

DIE ENTWICKLUNG
DES EISENBAHNNETZES
IN DER PROVINZ OBERHESSEN
1850 1981

Eine Übersicht

von

Dieter Eckert

VORWORT UND EINLEITUNG

Schon als Kind von der Eisenbahn fasziniert, habe ich als 16jähriger Gymnasiast damit begonnen, im mittelhessischen Raum Bahnanlagen zu fotografieren, Streckenbereisungen zu unternehmen sowie entsprechende Literatur, Karten- und historisches Bildmaterial zu sammeln. Dies alles geschah in verstärktem Maß seit 1974, als in Oberhessen nach einer Pause von zehn Jahren eine zweite Phase von Streckenstillegungen begann, deren Ende heute immer noch nicht abzusehen ist.

Als räumliche Begrenzung des vorliegenden Themas wurde das Gebiet der ehemaligen Provinz Oberhessen des Großherzogtums Hessen gewählt, wobei jedoch bei grenzüberschreitenden Eisenbahnlinien die Gesamtstrecke bis zum nächsten End- bzw. Knotenbahnhof Berücksichtigung fand. Die jeweilige Streckenlänge auf hessischem Territorium ist in Klammern angegeben.

Diese Gebietseingrenzung entspricht zugleich dem Namen des "Oberhessischen Geschichtsvereins", in dessen traditionsreichen "Mitteilungen" eisenbahngeschichtliche Veröffentlichungen bislang fehlen.

In den letzten fünf bis zehn Jahren ist eine beachtliche Zahl von Büchern und Aufsätzen über einzelne oberhessische Bahnstrecken erschienen, jedoch muß eine umfassende Darstellung mit Karten- und Bildmaterial von den Anfängen bis zur Gegenwart unter Einbeziehung von Bahnprojekten noch in Angriff genommen werden.

Da ein solches Unternehmen eine umfangreiche Forschungstätigkeit voraussetzt, habe ich mich vorerst darauf beschränkt, die wichtigsten Daten anhand von Literaturstellen, Kursbüchern und Karten in Form einer Tabelle zusammenzutragen und mit Anmerkungen zu versehen. Die Jahreszahlen in den Spalten "Einstellung des Güterzugverkehrs" und "Abbau der Gleisanlagen" basieren größtenteils auf mündlichen Informationen, so daß hier geringfügige Unstimmigkeiten auftreten können. Bei der Numerierung der Strecken wurde auf eine Übernahme der amtlichen Kursbuchnummern verzichtet, da diese aus organisatorischen Gründen des öfteren einem Wechsel unterworfen waren.

In einer eingehenderen Untersuchung müßten folgende Aspekte beleuchtet werden, deren Zusammenwirken unabdingbar ist und die im folgenden stichwortartig angedeutet werden sollen:

- | | |
|---|--|
| I. Zustandekommen der Linienführung | Konkrete Beispiele: |
| 1. Geographische Verhältnisse
(Höhenzüge, Täler) | Vogelsberg, Wetterau
Gedern-Oberseemen (Serpentinen) |
| 2. Siedlungsdichte
(Personenverkehr, Versorgung mit Gütern) | Messen und Märkte, Stadt
als Zentrum einer Region |
| 3. Wirtschaftliche Gegebenheiten
(Transport von Bodenschätzen, landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Industrieprodukten; Fremdenverkehr) | Holz, Basalt, Zuckerrüben
Villingen-Friedrichshütte
(Industrie-Anschlußbahn) |

- | | |
|---|---|
| 4. Staats- und kommunalpolitische Interessen
(Landes- und Gemarkungsgrenzen) | Burg- und Niedergemünden-Kirchhain
Laubach-Mücke |
| 5. Finanzielle Situation des Staates und der betreffenden Orte | Butzbach-Licher-Eisenbahn |
| 6. Strategische Überlegungen (Militärverkehr) | Wetzlar-Lollar ("Kanonenbahn") |
| 7. Betriebstechnische Situation (Lokwechsel) | Gießen-Bergwald-Dutenhofen (Umgebungsbahn) |

II. Stilllegung einzelner Linien

- | | |
|---|--|
| 1. Konkurrenz durch andere Verkehrsmittel (Auto, Flugzeug) | Verstärkte Einrichtung von Buslinien |
| 2. Betriebskosten
(Instandhaltung der Bahnanlagen und des Rollmaterials, Personal) | Biebertalbahn |
| 3. Wirtschaftliche Veränderungen
(Aufgabe von Industriebetrieben) | Ruppertsburg-Friedrichshütte
Lich-Grünberg |
| 4. Ungünstige Linienführung
(Umweg, Bahnhofslage, Straßenmitbenutzung) | Hungen-Mücke Nidda-Schotten
Butzbach-Lich Gießen-Bieber |
| 5. Naturkatastrophen
(Unterspülung) | Niederaula-Oberaula |

Neben diesen allgemein verkehrspolitischen Gesichtspunkten und einer Erarbeitung der verwaltungsmäßigen Entwicklung wäre es auch angebracht, Randgebiete der Eisenbahngeschichte darzustellen, wie zum Beispiel:

Einsatz von Triebfahrzeugen und Betriebsbesonderheiten auf einzelnen Strecken (Wintersportzüge Frankfurt-Ilbeshausen mit Dreifachtraktion ab Gern, Niveaureisung der Biebertalbahn mit der Staatsbahn Wetzlar-Lollar, Führung von Fernschnellzügen über die Nebenbahn Friedberg-Friedrichsdorf-Frankfurt, Fahrzeugvielfalt bei Privatbahnen) Baustile von Bahnhofsgebäuden (Neoromanik in Gießen, Jugendstil in Bad Nauheim, Klinkerverkleidung im Lumdatal und in der Wetterau, Schindelbauweise im Vogelsberg, Fachwerkbauweise zwischen Friedberg und Friedrichsdorf)

Technische Kunstbauten (Usatal-Viadukt bei Friedberg, Niddatal-Brücke bei Assenheim, Effolderbacher Tunnel, Büdinger Tunnel)

Obwohl der Eisenbahnbau in Vogelsberg und Wetterau erst 1934 seinen Abschluß fand, begann schon 1953 die Zeit der Streckenstilllegungen, so daß dem Bahrwesen in Oberhessen nur eine kurze Blütezeit vergönnt war. Heute wird weiterhin der Personennahverkehr - zum Teil ohne einsichtsvolle Gründe - von der Schiene auf die Straße verlagert; andererseits wird durch die Schaffung von S-Bahnstrecken (Friedberg-Frankfurt) und dem bereits begonnenen Ausbau der Strecke Gießen-Friedberg ein erfreulicher Schritt zur Verbesserung und Attraktivität des Verkehrsmittels Eisenbahn getan.

Möge dieser Beitrag zur oberhessischen Bahngeschichte dazu anregen, weitere Forschungsarbeiten auf diesem Gebiet zu beginnen!

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Provinz Oberhessen (1850-1981)

Nr.	Strecke Gesamt-Kilometer	km (hess.G.)	Inbetriebnahme	Einstellung des Personenzugverkehrs	Einstellung des Güterzugverkehrs	Abbau der Gleisanlagen	Bemerkungen
1	Marburg - Frankfurt (zweigleisig seit 1865)	30,91 (20,56) 21,63 (4,23) 8,09 (8,09) 13,61 (13,61) 8,47 (8,47) 92,14 (64,39)	1850 (10.5.) Friedberg - Frankfurt-West 1850 (25.7.) Marburg - Lollar 1850 (25.8.) Lollar - Gießen 1850 (9.11.) Butzbach - Friedberg 1851 (1.5.) Lang-Göns - Butzbach 1852 (15.5.) Gießen - Lang-Göns	---	---	---	Gießen-Frankfurt seit 1965 (14.5.) Marburg-Gießen seit 1967 (20.3.) elektrisch befahr- bar Landesgrenze: 1,40 km nördlich Friedelhausen; 1,78 km südlich Bad Vilbel - Süd
2	Gießen - Fulda (eingleisig)	23,18 (23,18) 37,03 (37,03) 18,97 (18,97) 6,77 (5,17) 105,94 (84,35)	1869 (29.12.) Gießen - Grünberg 1870 (29.7.) Grünberg - Alsfeld 1870 (30.10.) Alsfeld - Lauterbach 1870 (31.12.) Lauterbach - Bad Salzschlirf 1871 (31.7.) Bad Salzschlirf- Fulda	---	---	---	Landesgrenze: 1,85 km östlich Angersbach
3	Lollar - Grünberg (eingleisig)	12,70 (12,70) 14,06 (14,06) 26,76 (26,76)	1896 (1.8.) Londorf - Grünberg 1902 (1.6.) Lollar - Londorf	1963 (25.5.) Londorf - Grünberg 1981 (30.5.) Lollar - Londorf	1963 Londorf - Grünberg	1965/1966 Londorf - Grünberg	
4	Burg- und Nieder- Gemünden - Kirchhain (eingleisig)	9,42 (0,00) 10,66 (10,66) 20,08 (10,66)	1900 (1.4.) Landesgrenze - Kirchhain 1901 (1.4.) Burg- und Nie- der-Gemünden - Landesgrenze	1980 (31.5.)	vor 1975 Burg- und Nieder- Gemünden - Neuhaus (5,24 km)	---	Landesgrenze (Nieder-Ofleiden). Kirchhain bis 1.9.1927 Privat- bahn (Kreis Kirch- hain)

5	Alsfeld - Niederjossa (eingleisig) 31,31 (23,18)	9,53 (1,40) 21,78 (21,78)	1915 (1.4.) Grebenu - Niederjossa 1916 (1.4.) Alsfeld - Grebenu	1974 (25.5.)	1974 Eifa - Schwarz (8,96 km) 1979 Schwarz - Grebenu (4,71 km)	1974 Eifa - Schwarz 1979 Schwarz - Grebenu	Landesgrenze: 1,40 km östlich Grebenu
6	Bad Salzschlirf - Niederaula (eingleisig) 26,36 (19,85)	10,33 (8,43) 16,03 (11,42)	1898 (1.10.) Bad Salzschlirf- Schlitz 1914 (10.11.) Schlitz - Niederaula	1964 (30.5.) Bad Salzschlirf - Niederjossa (23,24 km) 1974 (25.5.) Niederjossa - Niederaula (3,12 km)	1973 Oberwegfurth - Niederjossa (3,39 km) 1974 Schlitz - Oberwegfurth (9,53 km)	1973 Oberwegfurth - Niederjossa 1975 Schlitz - Oberwegfurth	Landesgrenze: 1,89 km nördlich Bad Salzschlirf; 1,89 km nördlich Oberwegfurth
7	Gießen - Gelnhausen (eingleisig) 69,68 (63,27)	21,75 (21,75) 13,23 (13,23) 19,79 (19,79) 14,91 (8,50)	1869 (29.12.) Gießen - Hungen 1870 (29.6.) Hungen - Nidda 1870 (30.10.) Nidda - Büdingen 1870 (30.11.) Büdingen - Gelnhausen	--- (ab 1.6.1975 an Sonntagen Betriebs- ruhe)	---	---	Landesgrenze: 1,12 km östlich Mittel-Gründau
8	Lich - Grünberg (eingleisig) 18,98 (18,98)	14,07 (14,07) 4,91 (4,91)	1909 (15.7.) Lich - Queckborn 1909 (1.8.) Queckborn - Grünberg	1953 (3.10.)	1953 (3.10.)	1953/1954	Privatbahn (Butzbach-Licher- Eisenbahn)

Nr.	Strecke Gesamt-Kilometer	km (hess.G.)	Inbetriebnahme	Einstellung des Personenzugverkehrs	Einstellung des Güterzugverkehrs	Abbau der Gleisanlagen	Bemerkungen
9	Hungen - Mücke (eingleisig) 24,86 (24,86)	11,77 (11,77) 13,09 (13,09)	1890 (1.6.) Hungen - Laubach 1903 (1.10.) Laubach - Mücke	1958 (31.5.) - Freienseen - Mücke (6,54 km) 1959 (30.5.) Hungen - Freienseen (18,32 km)	1958/1959 Freienseen - Mücke 1959/1960 Laubach - Freienseen (6,55 km)	1960 Laubach - Mücke	Geplanter zweiglei- siger Ausbau der Strecke Friedberg- Hersfeld 1936-1939 teilweise ausge- führt (Neuer Frei- enseener Tunnel, 196 m lang)
10	Villingen - Friedrichshütte (eingleisig)	4,52 (4,52)	1890 (1.6.) 1907 (1.12.) Reisezugverkehr Villingen - Ruppertsburg (3,11 km)	1959 (30.5.) Villingen - Ruppertsburg	um 1930 Ruppertsburg - Friedrichshütte 1959 Villingen - Ruppertsburg	um 1930 Ruppertsburg - Friedrichshütte 1960 Villingen - Ruppertsburg	1890 - 1896 (1.4.) schmalspurige Pferdebahn 1000 mm Ab 1899 (1.4.) öffentl. Verkehr
11	Nidda - Schotten (eingleisig)	14,18 (14,18)	1888 (26.5.)	1959 (27.11.)	1960	1960	
12	Stockheim - Lauterbach (eingleisig) 64,95 (64,95)	18,45 (18,45) 24,77 (24,77) 21,73 (21,73)	1888 (1.10.) Stockheim - Gedern 1901 (1.11.) Grebeshain - Lauterbach 1906 (1.4.) Gedern - Grebeshain	1975 (27.9.)	1976 (29.5.) Ober-Seemen - Oberwald (10,01 km)	1976/1977 Ober-Seemen - Oberwald	
13	Hartmannshain - Wächtersbach (eingleisig) 31,59 (2,50)	12,10 (0,00) 19,49 (2,50)	1898 (30.6.) Birstein - Wächtersbach 1934 (23.12.) Hartmannshain - Birstein	1958 (27.9.) Hartmannshain - Birstein 1967 (27.5.) Birstein - Wächtersbach	1958 (27.9.) Hartmannshain - Völzberg (2,50 km) 1959 (1.8.) Völzberg - Birstein (16,99 km) 1967 (27.5.) Birstein - Wächtersbach	1959 Hartmannshain - Birstein 1967 Birstein - Wächtersbach	Privatbahn (Kreiswerke Gelnhausen) Landesgrenze: 2,50 km südlich Hartmannshain

14	Butzbach-West - Lich (eingleisig) 20,40 (20,40)	19,20 (19,20) 1,20 (1,20)	1904 (28.3.) 1964 (19.7.) Butzbach-West - Butzbach-Nord	1961 (27.5.) Griedel - Lich (15,82 km) 1961 (27.5.) Butzbach-West - Butzbach-Ost (1,18 km) 1975 (31.5.) Butzbach-Ost - Griedel (2,05 km)	1961 (27.5.) Hof- u. Dorf-Güll - Lich (4,74 km) 1964 (19.7.) Butzbach-West - Butzbach-Ost 1975 (12.6.) Trais-Münzenberg - Hof- u. Dorf-Güll (3,80 km)	1961 Hof- u. Dorf-Güll - Lich 1964 Butzbach-West - Butzbach-Ost 1975 Trais-Münzenberg - Hof- u. Dorf-Güll	Privatbahn (Butzbach-Licher- Eisenbahn) seit 1981 im Som- mer Museumsbahn- betrieb auf dem Abschnitt Butzbach-Ost - Münzenberg
15	Griedel - Bad Nauheim (eingleisig) 10,31 (10,31)	2,82 (2,82) 7,49 (7,49)	1909 (1.5.) Griedel - Rockenberg 1910 (3.4.) Rockenberg - Bad Nauheim	1975 (31.5.)	---	---	Privatbahn (Butzbach-Licher- Eisenbahn) seit 1981 im Som- mer Museumsbahn- betrieb
16	Friedberg - Beienheim - Hungen (eingleisig; zwei- gleisiger Unterbau Friedberg-Inheiden)	23,77 (23,77)	1897 (1.10.)	--- (ab 30.5.1965 an Sonntagen, ab 27. 9.1981 an Samsta- gen Betriebsruhe)	---	---	1968 Streckenver- legung zwischen Berstadt und In- heiden wegen Braun- kohle-Tagebau
17	Beienheim - Nidda (eingleisig)	19,23 (19,23)	1897 (1.10.)	--- (ab 30.5.1965 an Sonntagen Betriebsruhe)	---	---	
18	Heldenbergen - Stockheim (eingleisig)	16,18 (12,39)	1905 (1.10.)	--- (ab 1.6.1975 an Sonntagen Betriebs- ruhe)	---	---	Landesgrenze: 1,83 km östlich Heldenbergen; 1,26 km, 1,38 km u. 1,56 km östlich Eichen
19	Friedberg - Hanau (zweigleisig) 32,28 (15,48)	16,75 (0,13) 15,53 (15,35)	1879 (1.12.) Heldenbergen - Hanau 1881 (15.9.) Friedberg - Heldenbergen	---	---	---	seit 1960 (12.8.) elektrisch befahr- bar Landesgrenze: 0,21 km und 0,39 km östlich Erbstadt; 0,13 km südlich Heldenbergen
20	Bad Vilbel - Heldenbergen (eingleisig)	14,49 (3,19)	1907 (1.6.)	---(ab 30.5.1976 an Sonntagen Betriebsruhe)	---	---	Landesgrenze: Mehrmalige Über- schneidung

Nr.	Strecke Gesamt-Kilometer	km (hess.G.)	Inbetriebnahme	Einstellung des Personenzugverkehrs	Einstellung des Güterzugverkehrs	Abbau der Gleisanlagen	Bemerkungen
21	Wetzlar - Lollar (eingleisig mit zweigleisigem Unterbau) Blockst. Würzburg - Wetzlar-Rangierbhf.	18,04 (3,64) 0,67 (0,00)	1878 (15.10.) 1918 (15.11.)	1980 (30.5.) entfällt (nur Fern- güterzüge)	vor 1975 Abendstern - Wißmar (5,57 km) 1920 (20.10.) - etwa 1940	--- 1924 (1.4.) um 1946	Landesgrenze: 1,49 km westlich Lollar; 0,31 km östlich Abendstern; Westseite des Bhf. Kinzenbach
22	Gießen - Bieber (eingleisig)	8,68 (4,50)	1898 (18.8.)	1952 (16.4.)	1954 (2.10.) Gießen - Abendstern (4,20 km) 1963 (30.4.) Abendstern - Bieber (4,48 km)	1954 Gießen - Abendstern 1963 Abendstern - Bieber	Schmalspurige Privatbahn (Biebertalbahn) 1000 mm Landesgrenze: 0,30 km westlich Abendstern
23	Gießen - Wetzlar (zweigleisig seit 1864) Gießen-Bergwald - Dutenhofen (zweigleisig 1921)	12,50 (4,47) 4,79 (4,79)	1862 (12.1.) 1918 (1.7.)	--- --- (nur Schnellzüge)	--- ---	--- ---	seit 1965 (14.5.) elektrisch befahr- bar Landesgrenze: 4,47 km westlich Gießen seit 1965 (14.5.) elektrisch befahr- bar
24	Butzbach - Oberkleen (eingleisig) 7,96 (5,25)	5,25 (5,25) 2,71 (0,00)	1910 (13.5.) Butzbach - Landesgrenze 1910 (1.6.) Landesgrenze - Oberkleen	1956 (30.9.)	1969 (1.11.) Pohl-Göns - Oberkleen (4,95 km)	1969/1970 Landesgrenze - Oberkleen	Privatbahn (Butzbach-Licher- Eisenbahn)
25	Friedberg - Friedrichsdorf (eingleisig; 1909- 1918 und etwa 1933-1950/1968 zweigleisig)	17,02 (16,24)	1901 (15.7.)	--- (ab 1.6.1975 an Sonntagen Betriebs- ruhe)	---	---	Landesgrenze: 2,12 km westlich Burgholzhausen

Aufstieg und Niedergang des Streckenumfangs innerhalb der Gebietsgrenzen:

Inbetriebnahme

Jahr	Kilometer	Strecke-Nr.
1850	46,49	1
1851	8,47	1
1852	9,43	1
1862	4,47	23
1869	44,93	2,7
1870	102,69	2,7
1878	3,64	21
1879	0,13	19
1881	15,35	19
1888	32,63	11,12
1890	16,29	9,10
1896	12,70	3
1897	43,00	16,17
1898	12,93	6,22
1901	51,67	4,12,25
1902	14,06	3
1903	13,09	9
1904	19,20	14
1905	12,39	18
1906	21,73	12
1907	3,19	20
1909	21,80	8,15
1910	12,74	15,24
1914	11,42	6
1915	1,40	5
1916	21,78	5
1918	4,79	23
1934	2,50	13
1964	1,20	14
<u>566,11</u>		

Einstellung des Reisezugverkehrs

Jahr	Kilometer	Strecke-Nr.
1952	4,50	22
1953	18,98	8
1956	5,25	24
1958	9,04	9,13
1959	35,61	9,10,11
1961	17,00	14
1963	12,70	3
1964	16,73	6
1974	23,18	5
1975	77,31	12,14,15
1980	14,30	4,21
1981	<u>14,06</u>	3
248,66		

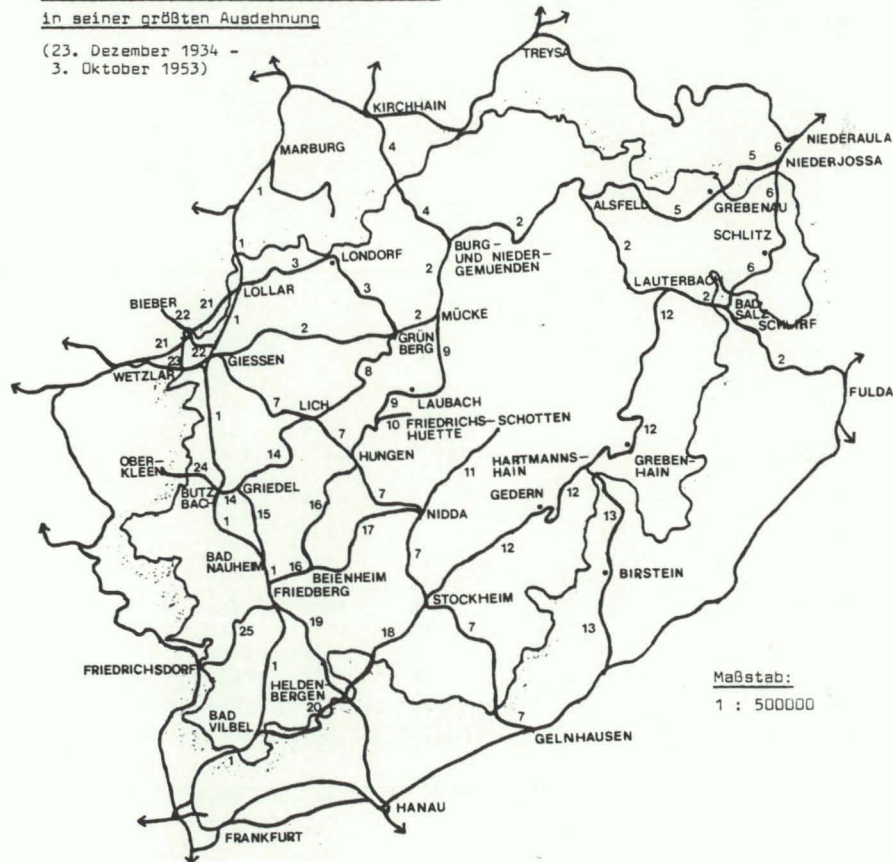
Abbau der Gleisanlagen

Jahr	Kilometer	Strecke-Nr.
vor 1950	1,41	10
1953/54	23,18	8,22
1959	2,50	13
1960/61	35,12	9,10,11,14
1963/64	5,66	14,22
1965/66	12,70	3
1973	1,89	6
1974	8,96	5
1975	23,34	6,12,14
1979	<u>4,71</u>	5
119,47		

Das Eisenbahnnetz der Provinz Oberhessen

in seiner größten Ausdehnung

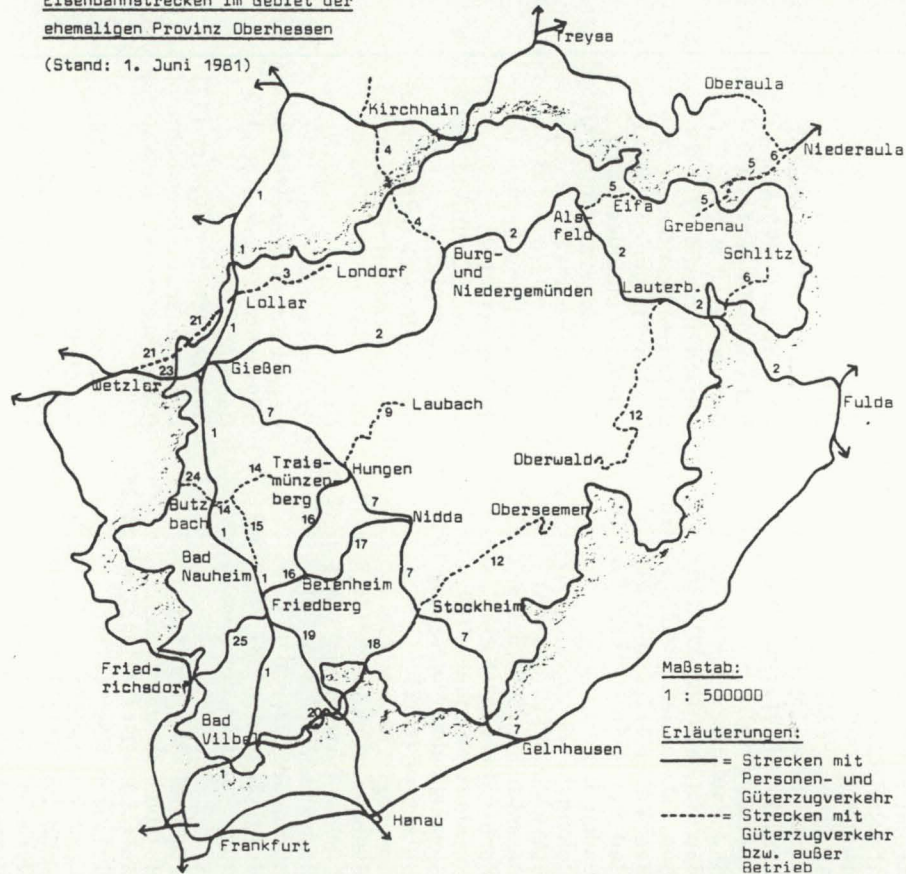
(23. Dezember 1934 -
3. Oktober 1953)



Maßstab:
1 : 500000

Eisenbahnstrecken im Gebiet der
ehemaligen Provinz Oberhessen

(Stand: 1. Juni 1981)



Alphabetisches Verzeichnis sämtlicher Bahnhöfe und Haltepunkte auf dem Gebiet der ehemaligen Provinz Oberhessen mit Angabe des Zustands in 1981

- Abendstern***182,7 m (21)
 Abendstern-Nord*(22)
 Allendorf***201,0 m (3)
 Alsfeld°281,4 m (2,5)
 Alteburg*(12)
 Altenstadt°123,4 m (18)
 Angersbach 258,0 m (2)
 Assenheim°141,9 m (19)
 Auerberg*(5)
 Bad Nauheim°161,6 m (1)
 Bad Nauheim-Nord*** (15)
 Bad Salzhausen****179,4 m (17)
 Bad Vilbel°112,2 m (1,20)
 Bad Vilbel-Süd****109,7 m (1)
 Badenburger*(1)
 Beienheim°144,0 m (16,17)
 Beltershain*273,9 m (3)
 Bermuthshain***479,1 m (12)
 Bernshausen*** (6)
 Berstadt-Wohnbach 140,0 m (16)
 Bleichenbach****154,5 m (7)
 Blitzenrod** (12)
 Borsdorf 170,7 m (7)
 Bruchenbrücken****136,4 m (1)
 Büches-Düdelshiem 129,5 m (7)
 Büdesheim°117,5 m (20)
 Büdingen°132,9 m (7)
 Burgholzhausen°187,7 m (25)
 Burg- und Nieder-Gemünden°229,9 m (2,4)
 Butzbach°204,1 m (1)
 Butzbach-Nord**** (24)
 Butzbach-Ost***°190,1 m (14,24)
 Butzbach-West*(14)
 Crainfeld** (12)
 Daubringen**174,1 m (3)
 Dorheim°128,5 m (16)
 Dortelweil****118,7 m (1)
 Echzell 124,3 m (17)
 Eckartsborn** (12)
 Effolderbach****142,0 m (7)
 Ehringshausen°281,8 m (2)
 Eichelsdorf*(11)
 Eifa***296,8 m (5)
 Eisenbach** (12)
 Enzheim** (18)
 Erbstadt-Kaichen****170,1 m (19)
 Ettingshausen*(8)
 Eulersdorf*(5)
 Freienseen*277,9 m (9)
 Friedberg°148,4 m (1,16,19,25)
 Friedelhausen****169,4 m (1)
 Friedrichshütte*(10)
 Frischborn** (12)
 Gambach*** (14)
 Garbenteich****215,2 m (7)
 Gedern***305,4 m (12)
 Geilshausen*259,3 m (3)
 Geiß-Nidda***175,6 m (17)
 Gettenau-Bingenheim****124,3 m (17)
 Gießen°165,9 m (1,2,7,23)
 Gießen-Bergwald***°174,9 m (23)
 Gießen-Erdkauterweg 166,0 m (7)
 Gießen-Flughafen**180,7 m (2)
 Gießen-Hardtallee*(22)
 Gießen-Licherstraße****185,9 m (2)
 Gießen-West*(22)
 Glauberg°126,0 m (18)
 Göbelnrod****246,9 m (2)
 Grebenau*** (5)
 Grebenhain-Crainfeld****428,3 m (12)
 Griedel*** (14,15)
 Großen-Buseck°191,8 m (2)
 Großen-Linden°188,1 m (1)
 Groß-Karben°114,5 m (1)
 Grünberg°271,6 m (2,3)
 Grünberg-Süd*(8)
 Grund-Schwalheim****126,4 m (17)
 Häuserhof****145,0 m (17)
 Harbach*(8)
 Hartmannshain*572,4 m (12)
 Hartmannshain-Kreisbahnhof*(13)
 Heldenbergen-Windecken°132,9 m (18,19,20)
 Herbststein***432,6 m (12)
 Heuchelheim*(22)
 Heuchelheim-Ost*(22)
 Hirzenhain***240,2 m (12)
 Höchst****128,9 m (18)
 Hof- und Dorf-Güll*(14)
 Holzhausen v.d.H.°187,7 m (25)
 Homberg***°222,8 m (4)
 Hungen°144,3 m (7,9,16)
 Hutzdorf*(6)
 Ilbeshausen***447,7 m (12)
 Inheiden****144,2 m (16)
 Kesselbach*243,3 m (3)
 Kinzenbach***170,5 m (21)
 Kinzenbach-Ost**171,7 m (21)
 Kirch-Göns****216,9 m (1)
 Kohden*(11)
 Lang-Göns°205,8 m (1)

Langsdorf 162,0 m (7)	Ortenberg***136,2 m (12)
Laubach***198,6 m (9)	Ostheim***194,7 m (1)
Laubacher Wald*245,5 m (9)	Pfahlgraben***°226,6 m (7)
Lauterbach-Nord°286,2 m (2)	Pohl-Göns***242,2 m (24)
Lauterbach-Süd***313,5 m (12)	Queck*(6)
Lehnheim****288,6 m (2)	Queckborn*(8)
Lich°167,8 m (7)	Rainrod*(11)
Lich-Süd*(8,13)	Ranstadt °138,3 m (7)
Lindheim****126,4 m (18)	Reichelsheim 126,0 m (17)
Lissberg**(12)	Reiskirchen°227,3 m (2)
Lollar°168,3 m (1,3,21)	Renzendorf 309,8 m (2)
Londorf***234,7 m (3)	Rimbach*(6)
Lumda*270,5 m (3)	Rixfeld***404,5 m (12)
Mainzlar***176,8 m (3)	Rockenberg***(15)
Melbach 149,3 m (16)	Rodheim v.d.H.°168,9 m (25)
Merkenfritz***267,1 m (12)	Rödgen***(2)
Mittel-Gründau 146,1 m (7)	Rosbach v.d.H.°168,0 m (25)
Mücke°267,7 m (2,9)	Ruppertsburg*(10)
Münster*(8)	Saasen°230,6 m (2)
Münzenberg***(14)	Schiffenberg****199,4 m (7)
Muschenheim*(14)	Schlitz***225,5 m (6)
Neuhaus***220,6 m (4)	Schotten*265,9 m (11)
Nidda°152,9 m (7,11,17)	Schwarz*(5)
Nieder-Bessingen*(8)	Selters**(12)
Nieder-Ofleiden***203,8 m (4)	Steinfurth***(15)
Nieder-Ohmen°257,3 m (2)	Stockhausen*272,2 m (9)
Nieder-Stoll**(6)	Stockheim°131,4 m (7,12,18)
Nieder-Wöllstadt°129,6 m (1)	Trais-Horloff****130,6 m (7)
Nösberts-Weidmoos***457,1 m (12)	Trais-Münzenberg***(14)
Obbornhofen-Bellersheim*(16)	Treis***191,5 m (3)
Obbornhofen-Bellersheim***148,4 m	Utzhausen**(6)
Ober-Bessingen*(8)	Unter-Schmitten*(11)
Oberhörger-Eberstadt***(14)	Villingen***156,1 m (9,10)
Ober-Ofleiden**(4)	Wäldershausen**(4)
Ober-Schmitten*(11)	Wallenrod°353,4 m (2)
Ober-Seemen***408,6 m (12)	Watzenborn-Steinberg*****°199,4 m (7)
Oberwald***(12)	Weckesheim***132,0 m (17)
Ober-Wegfurth*(6)	Weickartshain*273,6 m (9)
Ober-Widdersheim°148,6 m (7)	Wetterfeld**214,5 m (9)
Odenhausen*250,7 m (3)	Windhof*(22)
Okarben****117,7 m (1)	Wölfersheim-Södel°152,3 m (16)
Oppershofen***(15)	Zell-Romrod°309,6 m (2)

Erläuterungen der Abkürzungen:

- * Strecke abgebaut (jeweils noch vorhandene Bahnhofsgebäude jetzt meist in Privatbesitz)
- ** Strecke in Betrieb, Bahnhof außer Betrieb (Gelände meistens eingeebnet oder verkauft)
- *** nur Güterzugstation
- **** nur Personenzugstation
- ° Bahnhof besetzt
- m Höhenlage über NN (soweit ermittelbar)
- () Streckennummer (siehe Tabelle)

Bahnhofsumbenennungen: "Holzhausen" in "Burgholzhausen"

"Schiffenberg" in "Watzenborn-Steinberg"

Namensgleiche Bahnhöfe infolge Streckenverlegung: "Obbornhofen-Bellersheim"

BIBLIOGRAPHIE (In chronologischer Reihenfolge)

Vorbemerkungen:

Die Ziffern in Klammern beziehen sich auf die Numerierung der Strecken in der Übersicht.

Ortschroniken und Zeitungsartikel sind nur berücksichtigt, soweit sie ausführlichere Darstellungen enthalten.

Zeitungsberichte über Betriebseröffnungen und Streckenstillegungen bleiben unerwähnt, da diese anhand der in der Übersicht angegebenen Tagesdaten leicht auffindbar sind. Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

1. Allgemeines

1. Hunsinger, Karl Ludwig. Über den Bau von Eisenbahnen in Oberhessen, insbesondere einer Bahn von Gießen nach Fulda und einer Zweigbahn von Friedberg nach Hungen. Friedberg (Bindernagel & Schimpff), 1862. 28 Seiten mit einem Kärtchen.
2. Sommer, Robert. Zur Verbesserung der Gießener Eisenbahnverhältnisse. Gießen (Brühl), 1899. 29 Seiten mit zwei Plänen.
3. Dröll, Hermann. 60 Jahre hessische Eisenbahnpolitik 1836-1896. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Diss. Heidelberg, 1910.
4. Pohl, Erich. Die Eisenbahnen des hessischen Berglandes. Ihre Linienführung, geschichtliche Entwicklung und wirtschaftsgeographische Bedeutung. Diss. Jena, 1929 (Teildruck: Jena, 1930. 21 Seiten).
5. Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung. Berlin (Reichsdruckerei), 1935. 410 Seiten.
6. Das Eisenbahnnetz im Kreis Gießen. Zur Hundertjahrfeier der deutschen Eisenbahn. In: Gießener Anzeiger, 12.12.1935.
7. Achtzig Jahre oberhessische Eisenbahnen. Hundert Jahre Main-Weiser-Bahn. Ein Abriß der Gießener Verkehrsgeschichte. In: Gießener Freie Presse, 11.2.1950.
8. Die Bundesbahndirektion Frankfurt. Sonderdruck aus: Die Bundesbahn. Jahrgang 1956, Heft 19. 56 Seiten (mit Abbildungen und Karten).
9. Meyer, Erwin. Zur Geschichte der Eisenbahn im Bereich von Gießen. In: Hessische Heimat. Jahrgang 1966, Seite 25-27 (mit 4 Abbildungen und 2 Plänen).
10. Bramann, Gerwin. Post und Bahn im Wandel der Zeit. Aus der Geschichte der Post- und Eisenbahnlinien in Oberhessen. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1971, Nr. 48, Seite 1-4 (mit 4 Abbildungen und 2 Karten) und 49, Seite 1-4 (mit 5 Abbildungen und 1 Karte).
11. Kobschätzky, Hans. Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen. Band 1 (1835-1892) und 2 (1893-1935). Düsseldorf (Alba), 1971/1975.
12. Brodhäcker, Karl. Eisenbahnfieber in Oberhessen. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1973, Nr. 1, Seite 1-4 (mit 4 Abbildungen).
13. Püschel, Bernhard. Als die Eisenbahnen in Hessen entstanden. Ein Beitrag zur Baugeschichte der hessischen Eisenbahnen im vorigen Jahrhundert. In: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte. Band 8 (1975), Seite 42-78 und 9 (1976/77), Seite 48-82 (mit Abbildungen).
14. Nahverkehr auf Schiene und Straße. Eine Dokumentation für Mittelhessen 1976. Bearbeitet durch die Regionale Planungsgemeinschaft Mittelhessen. Gießen, 1977. 240 Seiten mit 3 Kartenbeilagen.
15. Eckert, Dieter. Der neue Gießener Bahnhof wird jetzt 75 Jahre alt. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1981, Nr. 40, S. 4 (mit 2 Abbildungen).

II. Einzelne Strecken

1. Schmitthenner, Friedrich. Die Main-Weser-Eisenbahn. Staatswirthschaftliches Gutachten über die Frage: ob dieselbe am zweckmäßigsten über Marburg oder über Fulda zu führen sei? Im Namen und Auftrag der Eisenbahn-Comité's in Marburg und Gießen. Gießen (Heyer), 1838. 82 Seiten. (1)
2. Zur oberhessischen Eisenbahnfrage. Eine Beleuchtung des Projects einer Eisenbahn von Gießen über Büdingen nach Gemünden. Friedberg (Bindernagel), 1863. 12 Seiten. (7)
3. Denkschrift zur Begründung eines Eisenbahnbaues von Nieder-Gemünden über Homberg a.d. Ohm bis Kirchhain. Aufgestellt von dem Eisenbahn-Komitee zu Homberg a.d. Ohm 1889. Gießen (Münchow), o.J. (1889). 8 Seiten mit zwei autographierten Tafeln. (4)
4. Totsuka, Kendso. Geschichte des hessischen Eisenbahnwesens mit Rücksicht auf die Entstehung und Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Diss. Gießen, 1909. 68 Seiten. (7)
5. Führer über die Linien des Bezirks der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main). Herausgegeben im Jahre 1905 von Thomé, weiland Präsident der Kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt am Main. Neubearbeitet im Jahre 1926 durch die Reichsbahndirektion Frankfurt (Main). 160 Seiten und 2 Karten. (1-12, 14-25)
6. Moeller, Ludwig. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Vogelsberg. Frankfurt am Main (Brönner), 1939 (= Rhein-Mainische Forschungen, Heft 20). 79 Seiten und 1 Karte. (2,5,6,7,10-13)
7. Hupach, Paul und Martin Schäfer. Die Vogelsberger Südbahn. In: Heimatbuch des Kreises Gelnhausen. Unter Mitwirkung der Lehrerschaft und zahlreicher Heimatfreunde, im besonderen des Rektors Paul Hupach verfaßt von Martin Schäfer. 3. erweiterte Auflage. Herausgegeben von der Kreisverwaltung Gelnhausen. Frankfurt am Main (Lohse), 1950. Seite 29-30 (mit 1 Fahrplan). (13)
8. Hofmann, Philipp. Der Bau der Main-Weser-Bahn. In: 700-Jahrfeier Lang-Göns, 100 Jahre Main-Weser-Bahn. 17. bis 19. Mai 1952. Herausgegeben von der Gemeinde Lang-Göns. Heuchelheim (Kreiling), o.J. (1952), Seite 37-47 (mit 1 Abbildung und 1 Übersichtskarte). (1)
9. Born, Erhard. Die Main-Weser-Bahn als Mittelglied des werdenden deutschen Eisenbahnnetzes. In: ebenda. Seite 59-65. (1)
10. Fünfzig Jahre Eisenbahn Mücke-Laubach. In: Heimat-Zeitung (Laubacher Anzeiger), 26.9.1953. (9)
11. John, Hildegard. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Raum Gießen-Marburg. In: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Band 9 (1959), Seite 179-214 (mit 1 Karte). (1)
12. Hofmann, Philipp. Die Main-Weser-Bahn. In: Hessische Heimat. Jahrgang 1964, Seite 105-106 (mit 2 Abbildungen). (1)
13. Jäkel, Herbert. Der Verkehr im Landkreis. Die Eisenbahnen. In: Landkreis Alsfeld. Monographie einer Landschaft. Trautheim-Mainz (Mushake), 1965. Seite 121-123. (2,4,5)
14. Volckmar, Ludwig. Die Eisenbahn Gießen-Gelnhausen. In: Büdinger Geschichtsblätter. Band 6 (1966), Seite 217-235. (7)
15. Schneider, Ernst. Die "Bimbellies" kommt in die Jahre. Aus der Geschichte des "Lumda-Express". In: Heimat im Bild. Jahrgang 1968, Nr. 41, Seite 1-4 (mit 6 Abbildungen). (3)
16. Döpner, Meinhard. Die Eisenbahnen des Kreises Gelnhausen. Dortmund (Böttcher), 1971. (13)

17. Hofmann, Philipp. Die Main-Weser-Bahn. In: Gießener Kreiskalen-der. Band 7 (1972), Seite 115-116 (mit 1 Abbildung). (1)
18. Haus, Rainer. "Die Bieberlies". Vor 20 Jahren: Einstellung des Personenverkehrs. Im April 1963 wurde die Kleinbahn stillgelegt. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1972, Nr. 16, Seite 1-4 (mit 9 Abbildungen). (22)
19. Lüder, Horst Dietrich. Der Bahnhof Grünberg. In: Grünberg. Geschichte und Gesicht einer Stadt in acht Jahrhunderten. Bearbeitet von Waldemar Küther. Herausgegeben vom Magistrat der Stadt Grünberg. Gießen (Herr), 1972. Seite 526-528. (2,3,8)
20. Haus, Rainer. Bieberlies. Vor 75 Jahren: die erste Fahrt, vor 10 Jahren: die letzte Fracht. In: Heimat an Lahn und Dill. Jahrgang 1973, Nr. 30, Seite 1-2 (mit 5 Abbildungen). (22)
21. Püschel, Bernhard. Der Bau der Main-Weser-Bahn. In: Karben. Geschichte und Gegenwart. Karben, 1973. Seite 258-266. (1)
22. Christopher, Andreas. Butzbach-Licher Eisenbahn A.-G. Gifhorn (Zeunert), 1974 (= Kleinbahn-Hefte, Nr. 9). 20 Seiten (mit 30 Abbildungen, 1 Karte, 2 Tabellen und 2 Fahrplänen). (8,14,15,24)
23. Wolff, Gerd. Butzbach-Licher Eisenbahn A.-G. In: Derselbe. Deutsche Klein- und Privatbahnen. Teil 4: Hessen, Rheinland-Pfalz, Saar. Gifhorn (Zeunert), 1975. Seite 173-184 (mit 16 Abbildungen und 1 Karte). (8,14,15,24)
24. Wolff, Gerd. Ohmtalbahn. In: ebenda. Seite 212-213 (mit 1 Karte). (4)
25. Wolff, Gerd. Biebertalbahn Gießen-Bieber. In: ebenda. Seite 196-204 (mit 13 Abbildungen und 1 Karte). (22)
26. Wolff, Gerd. Gelnhäuser Kreisbahnen, a) Vogelsberger Südbahn. In: ebenda. Seite 157-162 (mit 8 Abbildungen und 1 Karte). (13)
27. Haus, Rainer. Erinnerungen an die "Bieberlies". In: Hessische Heimat. Jahrgang 1975, Seite 87-88 (mit 4 Abbildungen). (22)
28. Wagner, Wilhelm. Der Bahnhof Nidda und der Bau der Eisenbahnen ab 1870. In: 1025 Jahre Nidda 951-1976. Die Geschichte einer alten, liebenswerten Stadt. Herausgegeben von der Stadt Nidda. Nidda, 1976. Seite 70-90 (mit 12 Abbildungen und 1 Karte). (7,11,17)
29. Quill, Klaus-Peter. Die Butzbach-Licher Eisenbahn. Lübbecke (Uhle & Kleimann), 1976. 168 Seiten (mit zahlreichen Abbildungen und Plänen). (8,14,15,24)
30. Köhler, Günter H. und Andreas Christopher. Braunkohlenbergbau und Grubenbahn Wölfersheim. In: Werks- und Feldbahnen. Jahrgang 1976, Nr. 22, Seite 606-615. (16)
31. Görlich, Paul. Die Butzbacher-Licher Eisenbahn. In: Hessische Heimat. Jahrgang 1977, Seite 1-4 (mit 4 Abbildungen, 1 Karte und 1 Fahrplan). (8,14,15,24)
32. Ostermeyer, Jürgen. List und Tücke beim Bau von Schienensträngen: Main-Weser-Bahn seit 125 Jahren durchgehend in Betrieb. In: Frankfurter Allgemeine. Jahrgang 1977, Nr. 117 (21.5.), Seite 43. (1)
33. Haus, Rainer. Über den einstigen Bergbau und die Verkehrsverhältnisse im Biebertal. Vor achtzig Jahren wurde die Kleinbahn Gießen-Bieber eröffnet. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1978, Nr. 32, Seite 1-4 (mit 7 Abbildungen). (22)
34. Görlich, Paul. Die Butzbach-Licher Eisenbahn. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1978, Nr. 49, Seite 1-4 (mit 8 Abbildungen). (8,14,15,24)
35. Eckert, Kurt. Die Strecke Butzbach-Oberkleen der Butzbach-Licher Eisenbahn. In: Derselbe. Klein- und Nebenbahnen im Taunus. Augsburg (Rösler & Zimmer), 1978. Seite 159-163. (24)

36. Eckert, Kurt. Die Homburger Eisenbahn, die Strecke Friedberg-Homburg und die Bäderbahn. In: ebenda. Seite 21-36. (25)
37. 75 Jahre Butzbach-Licher Eisenbahn. 1904-1979. Herausgegeben von der Butzbach-Licher Eisenbahn. Butzbach (Gratzfeld), 1979. 52 Seiten (mit 22 Abbildungen, 1 Karte und 2 Fahrplänen). (8,14,15,24)
38. Haus, Rainer. Bergbau und Biebertalbahn als langjährige Schicksalsgemeinschaft. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1980, Nr. 2, Seite 1-2 (mit 1 Abbildung und 1 Fahrplan). (22)
39. Müller, Friedrich. Erst durch die Bahn wurde einst der hohe Vogelsberg erschlossen. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1981, Nr. 1, Seite 1-4 (mit 7 Abbildungen und 1 Karte), 2, Seite 1-4 (mit 4 Abbildungen) und 3, Seite 4. (12)
40. Eckert, Dieter. Die "Kanonenbahn" - ihre Entstehung und ihr Ende. Erinnerungen an den Reisezugverkehr auf der Strecke Wetzlar-Lollar. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1981, Nr. 12, Seite 1-3 (mit 6 Abbildungen und 3 Karten) und 13, Seite 3-4 (mit 6 Abbildungen und 1 Fahrplan). (21)
41. Klaus, Harald. "Die einen waren freudig erregt, die anderen warfen mit Steinen." Zur Geschichte der Nebenbahn Nidda-Schotten. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1981, Nr. 19, Seite 1-4 (mit 4 Abbildungen). (11)
42. Wißner, Wilhelm. Vor 150 Jahren großer Streit um Verlauf der Main-Weser-Bahn. Das feste Zusammenhalten von Gießen und Marburg lohnte sich. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1981, Nr. 30, Seite 4, und 31, Seite 4 (mit 1 Abbildung). (1)
43. Klaus, Harald. Die Bahnlinie Friedberg-Nidda. In: Wetterauer Zeitung. Band 148 (1981), Nr. 175 (1.8.), Seite 21 (mit 1 Abbildung), 176 (3.8.), Seite 7 (mit 1 Abbildung), 177 (4.8.), Seite 10 (mit 2 Abbildungen) und 178 (5.8.), Seite 12 (mit 1 Abbildung). (17)
44. Klaus, Harald. Von London über Nidda und Wien in den Orient. Ein Beitrag zur oberhessischen Eisenbahngeschichte. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1981, Nr. 38, Seite 1-3 (mit 2 Abbildungen) und 39, Seite 2-4 (mit 2 Abbildungen). (7,11)
45. Christopher, Andreas. DB-Vogelsbergbahn. In: Eisenbahn-Illustrierte. Jahrgang 1981, Heft 11, Seite 18-19 (mit 6 Abbildungen). (12,18,20)
46. Eckert, Dieter. Mit der Eisenbahn durch das reizvolle Ohmtal. Vor acht Jahrzehnten war dies erstmals möglich. In: Heimat im Bild. Jahrgang 1981, Nr. 48, Seite 1-3 (mit 5 Abbildungen und 2 Karten) und 49, Seite 1-4 (mit 7 Abbildungen). (4)

III. Karten

1. Topographische Karten 1:25000. Herausgegeben vom hessischen Landesvermessungsamt Wiesbaden. Verschiedene Ausgabejahre.

5219 (Amöneburg)	5322 (Lauterbach)	5519 (Hungen)
5220 (Kirtorf)	5323 (Schlitz)	5520 (Nidda)
5221 (Alsfeld)	5417 (Wetzlar)	5521 (Gedern)
5222 (Grebenua)	5418 (Gießen)	5522 (Freiensteinau)
5223 (Queck)	5419 (Laubach)	5617 (Usingen)
5317 (Rodheim-Bieber)	5420 (Schotten)	5618 (Friedberg)
5318 (Allendorf-Lumda)	5421 (Ulrichstein)	5619 (Staden)
5319 (Londorf)	5422 (Herbstein)	5620 (Ortenberg)
5320 (Burg-Gemünden)	5517 (Cleeberg)	5621 (Wenings)
5321 (Storndorf)	5518 (Butzbach)	5717 (Bad Homburg)

5718 (Ilbenstadt)
5719 (Altenstadt)
5720 (Büdingen)

5721 (Gelnhausen)
5818 (Frankfurt-Ost)

2. Geschichtlicher Atlas von Hessen. Begründet und vorbereitet durch Edmund E. Stengel, bearbeitet von Friedrich Uhlhorn. Herausgegeben im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der Historischen Kommissionen in Hessen. Marburg, 1960. Blatt 30: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Bearbeitet von Hildegard John. Maßstab 1:600000.
3. Karte der Bundesbahndirektion Frankfurt (Main). Herausgegeben von der Zentralen Transportleistung - Kartenstelle der DB. Maßstab 1:400000. Ausgabe B. September 1979.

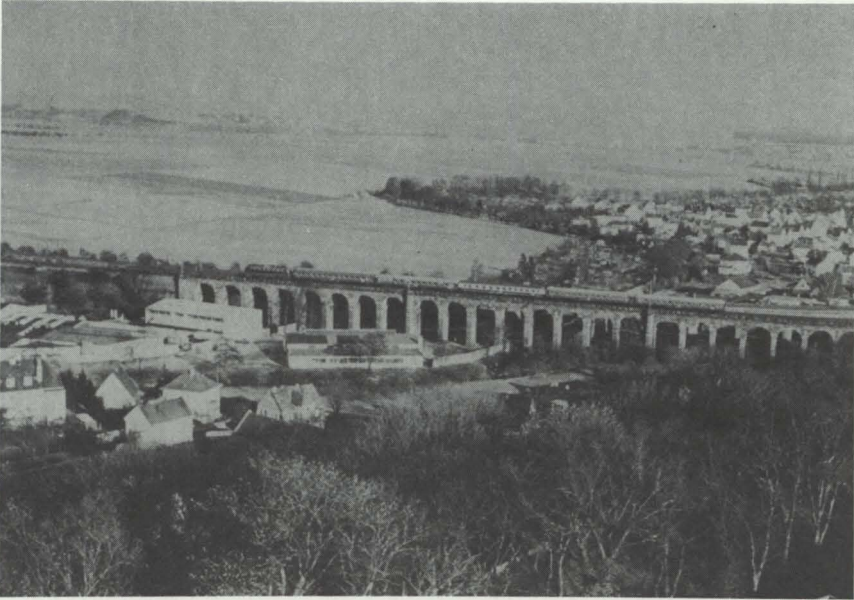


Abb. 1: Schnellzug auf dem Usatal-Viadukt der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Bad Nauheim (21.3.1976). [1]

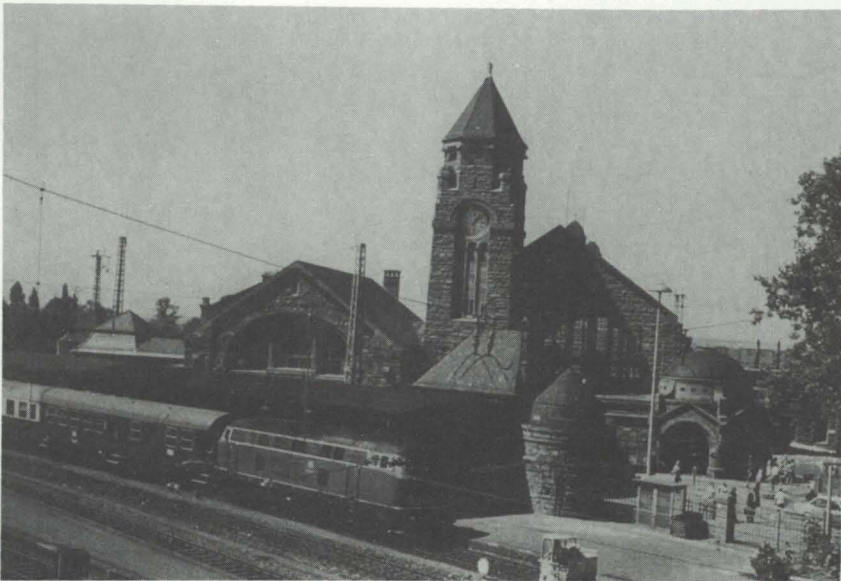


Abb. 2: Auf Gleis 11 des Gießener Bahnhofs steht abfahrtsbereit der Eilzug 3095 nach Fulda (3.8.1975). [2]



Abb. 3: Der in den 30er Jahren entstandene Haltepunkt "Gießen Licher Straße" an der Strecke nach Fulda wird noch heute von fast allen Eil- und Nahverkehrszügen bedient. Am 8. Juli 1981 war die 216-144 Zuglokomotive des N 5418 Fulda-Gießen. [2]

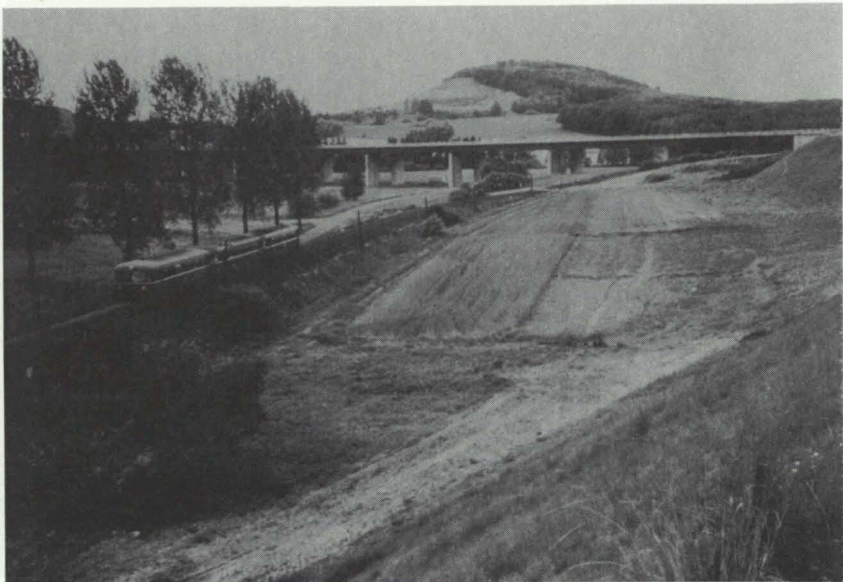


Abb. 4: Vor dem Hintergrund des Lollarer Kopfs und der neuen Autobahnbrücke über das Lumdaltal ist der von Gießen kommende N 7243 zwischen Lollar und Daubringen unterwegs (22.5.1981). [3]

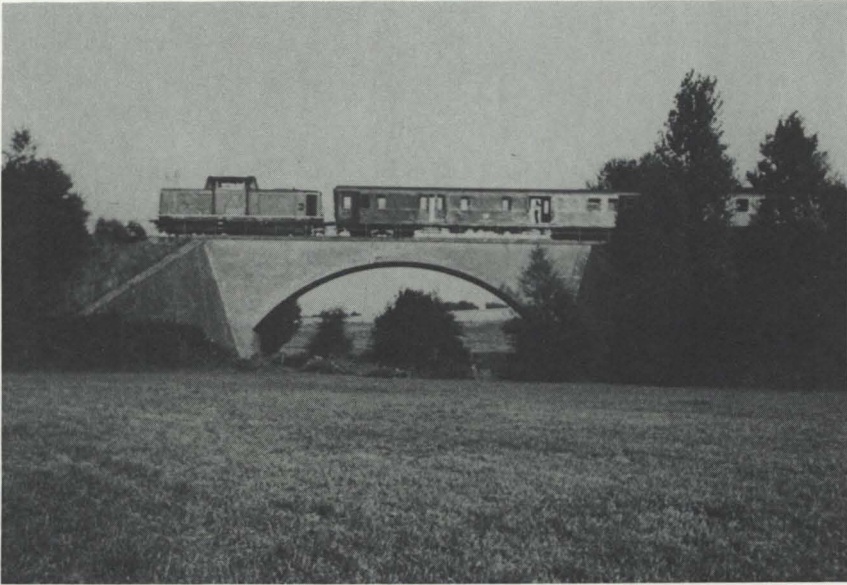


Abb. 5: Der aus einer Diesellokomotive, einem Gepäck- und vier Reisezugwagen bestehende Nahverkehrszug von Gießen nach Londorf (7367) befährt kurz vor Erreichen des Endbahnhofs die Betonbrücke über die Lumda (6.8.1975). [3]



Abb. 6: Das für seine Verhältnisse großzügig mit Bahnsteigüberdachung und eigenem Betriebsraum ausgestattete Empfangsgebäude des Bahnhofs Londorf hat seine einstige Bedeutung fast vollständig verloren. An den oberen Giebfenstern sind noch die schmiedeeisernen Initialen HS (Hessische Staatsbahn) vorhanden (8.9.1981). [3]



Abb. 7: Der Güterzug nach Kirchhain ist vor wenigen Minuten im Bahnhof Neuhaus abgefahren und überquert gerade im Schrittempo das Ohmtalviadukt bei Homberg. Unterhalb der Brücke ist die Sandmühle zu sehen (18.9.1981). [4]



Abb. 8: Der Schienenbus N 7754 von Stockheim, der hier auf dem Bahndamm am Riegelpfad zu sehen ist, hat seinen Zielbahnhof Gießen fast erreicht (10.9.1981). [7]



Abb. 9: Akku-Triebwagen der Baureihe 515 als Nahverkehrszug Gelnhausen-Gießen (N 7766) wartet an der Kreuzungsstation "Pfahlgraben" zwischen Lich und Garbenteich auf den Gegenzug (12.7.1976). [7]



Abb. 10: Zusammentreffen der Strecken Friedberg-Nidda (links) und Gießen-Nidda-Gelnhausen (rechts) nordwestlich von Nidda (N 7757 am 27.3.1976). [7, 17]

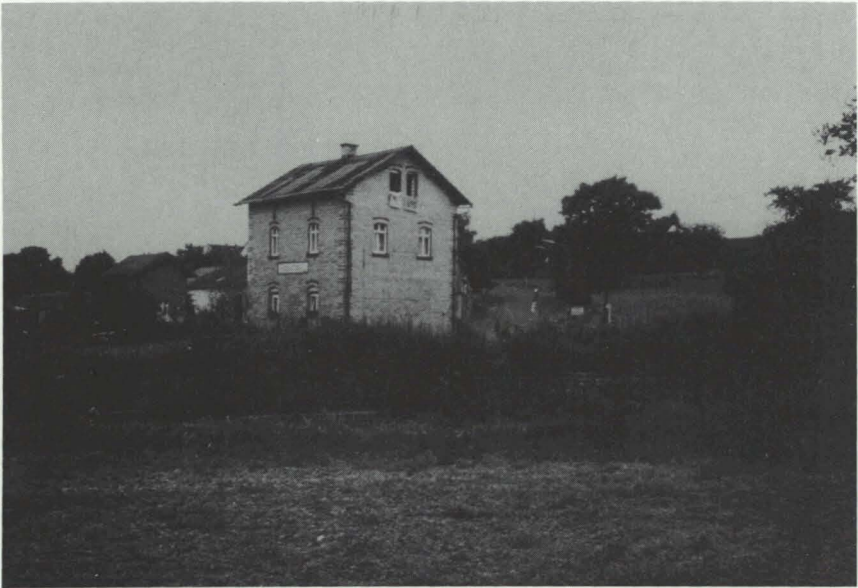


Abb. 11: An dem 1897/98 errichteten Bahnhofsgebäude von Ruppertsburg, das heute als Wohnhaus dient, ist zur ehemaligen Gleisseite hin noch immer der Ortsname zu lesen. Von der Eisenbahnbrücke über die Horloff (rechts im Vordergrund) sind nur noch die Uferbefestigungen vorhanden (15.7.1981). [10]



Abb. 12: Der Triebwagen N 6255 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Gedern in Richtung Stockheim (17.9.1975). [12]



Abb. 13: Das in typischer Vogelsbergart mit Schindeln verkleidete Bahnhofsgebäude von Rixfeld (17.9.1975). [12]

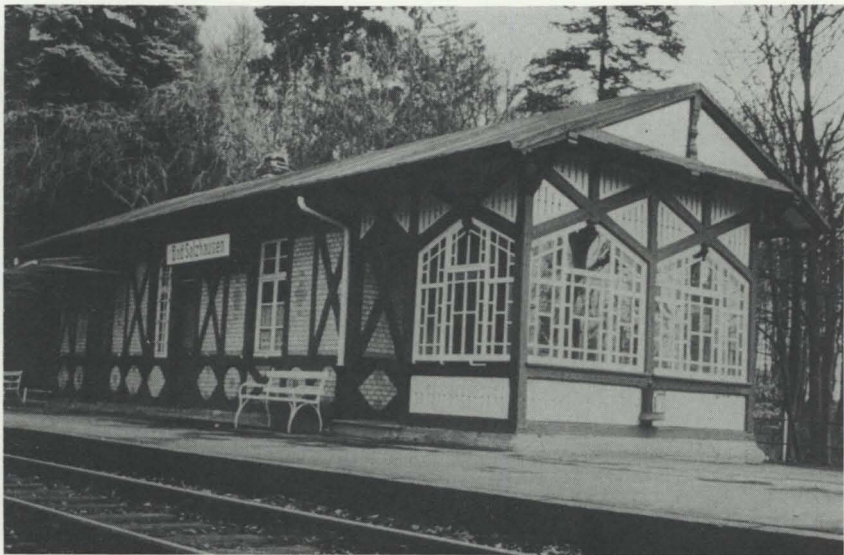


Abb. 14: Das Bahnhofsgebäude von Bad Salzhausen, eines der wenigen in Fachwerkbauweise (27.3.1976). [17]

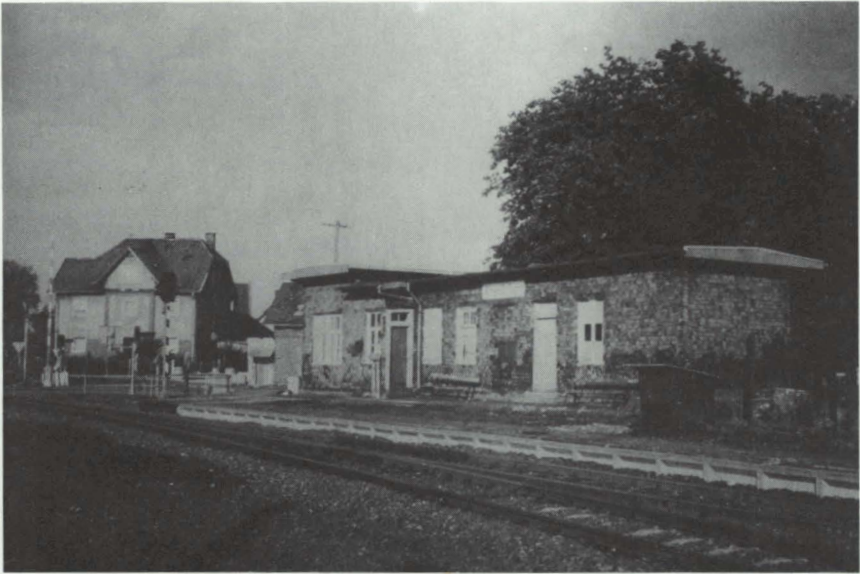


Abb. 15: In stark verwahrlostem Zustand befindet sich das schlichte Bahnhofsgebäude von Abendstern an der "Kanonenbahn" Wetzlar-Lollar, erstmals Umsteigestation zur Biebertalbahn (21.9.1981). [21]

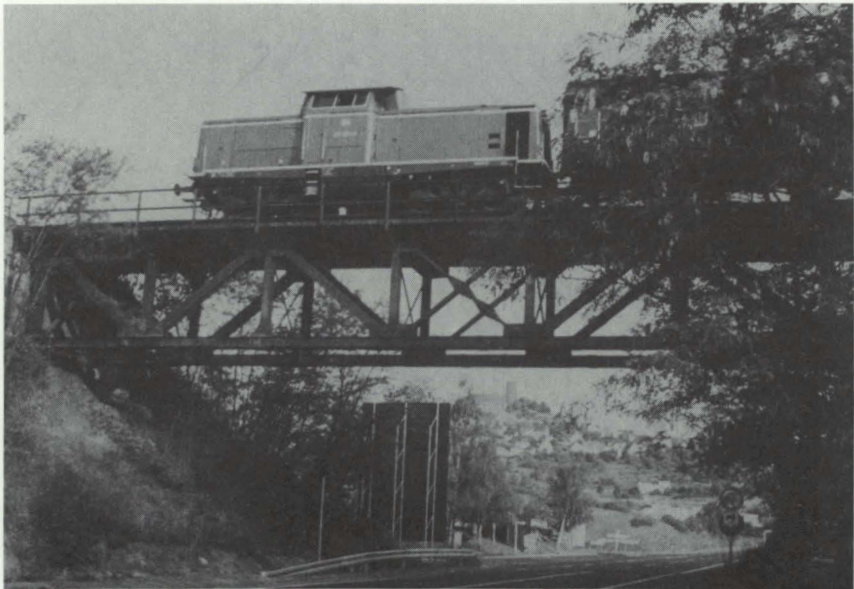


Abb. 16: Lokbespannter Personenzug N 5783 (Lollar-Wetzlar) frühmorgens gegen 6 Uhr beim Verlassen des Haltepunktes Krofdorf-Gleiberg. Im Hintergrund Burg Gleiberg (8.6.1976). [21]

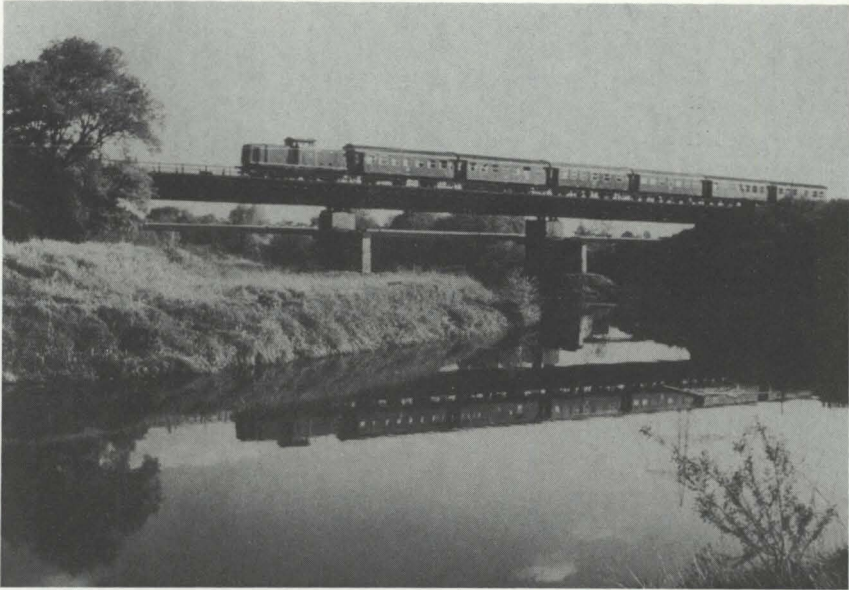


Abb. 17: Der aus einer Diesellokomotive der Baureihe 211 und sechs dreiachsigen Personenwagen bestehende Nahverkehrszug 5790 von Wetzlar befährt kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Lollar die für zweigleisigen Betrieb angelegte Lahnbrücke. Die Lahn war hier Grenze zwischen Hessen und Preußen (14.5.1976). [21]



Abb. 18: Letzter Betriebstag der Biebertalbahn im Personenzugdienst am 16. April 1952: Der Kleinbahnzug Richtung Gießen-West am Haltepunkt "Hardtallee" in der Rodheimer Straße. [22]